

I.

Das Jahr 1915 bildet ein seltsames Kapitel in der Geschichte des Getreidehandels. Der Weltkrieg hat alles auf den Kopf gestellt; der Zusammenhang zwischen den verschiedenen Ueberschuß- und Bedarfsländern diesseits und jenseits des Ozeans, die in regelmäßigen Zeiten ein einheitliches Ausgleichsgebiet bilden, ist zerrissen, neue Verhältnisse sind entstanden. In Europa ist

Rußland,

das Getreideexportland par excellence, vom Getreideverkehr mit dem Auslande vollkommen abgesperrt. Seine Südhäfen sind für ihre Ausfuhr das Dardanellenlor gesperrt; seinen Ostseehäfen geht es nicht besser, und das wenige, das über Archangelsk noch seinen Weg ins Ausland fand, verfiel teilweise den Unterseebooten zur Beute. Der Weg über Wladivostok hatte infolge der Schwierigkeit der Leistungsunfähigen Bahnverbindung keine Bedeutung; auch boten die verderblichen klimatischen Einflüsse auf das Getreide während des Transportes von dort nach Europa ein Hindernis für die Benutzung jenes Seehafens zur Getreideausfuhr in größerem Maßstabe. So behielt Rußland seinen Ueberschuß im Lande. Seine Ernte in 1914 war nicht gut; seine neue von 1915 sollte, den offiziellen Berichten zufolge, befriedigend sein. Jedenfalls hätten in regelmäßigen Zeiten diese Ergebnisse große Ausfuhrüberschüsse gelassen. Wo waren nun diese Ueberschüsse geblieben? In weiten Gegenden des russischen Reiches machte sich Knappheit, die teilweise an Notstand grenzte, geltend. Viele großen Städte, darunter Petersburg und Moskau, standen zeitweise vor der Hungersnot, und die Fenerung erreichte zeitweise einen Grad, der auf ernsten Mangel deutete. Aber dieser Mangel war nur entstanden dadurch, daß aus den den Russen entzogenen polnischen und westrussischen Provinzen ein großer Teil der Bevölkerung gewaltsam von der russischen Armee nach dem Innern des Reiches getrieben wurde, daß ganze Distrikte von einer armen, kaufunkräftigen Menschenmasse überfüllt wurden, und daß durch die Beanspruchung der Schienenwege für das Militär und seine Bedürfnisse jede Möglichkeit fehlte, aus den weit entfernten Gebieten, die Ueberschüsse hatten, solche nach den Notstandsprovinzen zu leiten.

Neben der russischen Absperrung vom Weltmarkt zeigten sich durch den Schluß der Dardanellen die Ueberschußgebiete des Baltans, also besonders

Rumänien,

vom Seewege ferngehalten. Auch die Donau wurde durch Serbien unter Verschuß gehalten, und so blieb nur der Landweg, der dem rumänischen Getreide, allerdings unter den größten Schwierigkeiten, zur Verfügung stand. Der Export war natürlich nur nach den Mittelmächten möglich, und da sich in Rumänien die Meinung bildete, daß Deutschland und Oesterreich-Ungarn unbedingt das rumänische Getreide haben müßten, so bemühten sich die rumänischen Handelskreise, diese Situation im vollsten Maße auszunutzen. Die großen Käufe, die bei Beginn des Krieges deutsche Kaufleute und Behörden in Rumänien ausgeführt hatten, wurden unter allerlei Vorwänden zurückgehalten, für neue Anschaffungen wurden durch Riesenabgaben für die Befstellung von Waggons, durch Wegetare, Ausfuhrzölle, durch übermäßige Preise für Fuhrten und durch alle möglichen Trinkgelder, die zu beanspruchen jeder der beim Transport Beteiligten als sein gutes Recht betrachtete, eine Verteuerung der Ware geschaffen, die diesseits den höchsten Unwillen erregte. Trotzdem war bei der geringen Leistungsfähigkeit der eingleisigen Bahnen die Ausfuhr nur möglich, und natürlich stellten sich die Bezugspreise des rumänischen Getreides außerordentlich hoch. Immerhin gelang es den Kaufleuten, von dort einen nennenswerten Beitrag für unsern Bedarf an Körnerfutter zu schaffen, und er wäre wohl noch erheblich größer gewesen, wenn genügend österreichische und ungarische Waggons gestellt worden wären, um die Ware von den ungarischen Grenzstationen, bis wohin das Material gebracht und ausgeladen wurde, abzutransportieren. Aber in diesseitigen Regierungskreisen sah man mit Verdruß auf das rumänische Verteuerungssystem. Man entschied, die Konkurrenz der Kaufleute, die diesem System Vorwand zu leisten schien, auszuschalten, und man beschloß, der großen Zahl der rumänischen landwirtschaftlichen und Handelsverkäufer in der Zentraleinkaufsgesellschaft und der mit dieser Hand in Hand gehenden gleichartigen Einkaufsgesellschaften Oesterreichs und Ungarns nur einen einzigen Käufer gegenüberzustellen.

Schon von Mitte Juli an bekam die J.-E.-G. die Vollmacht über die Zuteilung der diesseitigen Waggons, die sie aber vorläufig zurückhielt und dadurch die Kaufleute, die nicht mehr in der Lage waren, ihre an den ungarischen Stationen lagernden Massen ins Land zu nehmen, unfähig zu weiteren Käufen machte. Kaum bemerkte aber die rumänische Regierung, daß dadurch die Möglichkeit für Deutschland in Sicht kam, billiger zu kaufen, als sie ihre Gegenmaßregeln traf. Auch sie schaltete die rumänischen Kaufleute vom Exporthandel aus; sie übertrug den gesamten Getreideexport einer neu geschaffenen Behörde, der Exportkommission, die durch Festsetzung von Mindestausfuhrpreisen nunmehr die durchaus nicht gesetzlichen Riesenaufläge legalisierte. Die nächste Folge war, daß der Einfuhrbetrieb von Rumänien nach Deutschland noch schwieriger wurde; doch sorgte noch immer der Handel, solange nicht das Einfuhrmonopol formell der J.-E.-G. übertragen war, für weitere Bezüge. Diese Uebertragung geschah am 13. September, und nun begannen die Kräfte der diesseitigen Ein- und jenseitigen Verkaufsgesellschaft sich zu messen. Was die J.-E.-G. jetzt dem Bedarf an Auslandsware zur Verfügung stellte, war allein die vom Handel nach Ungarn gebrachte Ware; eigene neue Ankünfte wollten angesichts des Auseinandergehens von Gebot und Forderung mit Rumänien zunächst nicht gesingen. Die Situation wurde für die J.-E.-G. erst etwas freundlicher, als die Massen Deutschlands und seiner Verbündeten neue Erfolge zeitigten, als Serbien niedergebrosen, die Donau frei wurde, und als der Abzug der Ententetruppen von Gallipoli es als sicher erscheinen ließ, daß das Dardanellenunternehmen endgültig gescheitert sei und keine Aussicht mehr für Rumänien bestand, noch während des Krieges den Exportweg seewärts wiederzugewinnen.

Ließ alles dieses die politischen Rücksichten, die Rumänien bei seinen Exportmaßnahmen besonders seit der Zeit hatte walten lassen, als es statt mit privaten Kaufleuten mit offiziellen deutschen und österreichisch-ungarischen Einkaufsbehörden zu tun bekam, mehr in den Hintergrund treten, so waren auch die sehr energischen Proteste der rumänischen Landwirte, die mit ihrer ganzen, in diesem Jahre besonders großen Ernte noch festsaßen, mit Anlaß, daß man in rumänischen Regierungskreisen bei den schließlich schon Monate dauernden Verhandlungen mit der J.-E.-G. nachgiebiger wurde. Der Abschluß jener bekannten 50 000 Waggons kam zustande, allerdings immer noch zu Preisen, die

gegenüber den früher von den Kaufleuten einschließlich aller direkten und indirekten Abgaben gezahlten gar nicht allzusehr zurückstanden. Es sind immer noch enorme Aufgelde gegenüber den rumänischen Marktpreisen durchgesetzt worden, wenn sich auch gegenüber den vorher festgesetzten Mindestexportpreisen ein mächtiger Abschlag zeigt. So ist beispielsweise der durchschnittliche Marktpreis in Braila pro Wagon für Weizen 1900 Mark, wogegen die Zentraleinkaufsgesellschaft an die rumänische Exportkommission 3250 Mark ab rumänischer Bahnstation zahlte; für Mais wurden gegenüber dem Marktpreis von 1425 Mark 2800 Mark, für Gerste statt 1375 Mark 2600 Mark und für Hafer statt 1325 Mark 2700 Mark bezahlt. Indessen gelang es auch, Abmachungen bezüglich der noch in Rumänien lagernden früheren Käufe bahn- und donauwärts zu vereinbaren, so daß nunmehr wohl auf größere Zufuhren von Rumänien gerechnet werden kann.